

7

NATIONALBIBLIOTHEK

V. b. b.

Zeitschriftensaal



MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND DES U.-Y.-C.

SEKRETARIAT DES U.-Y.-C.: WIEN, I., JOHANNESGASSE 23

TELEPHON NUMMER R-23-5-80

5. HEFT

MAI 1929

III. JAHRG.

Mitteilungen des Vorstandes.

Der U.-Y.-C. bei den Wettfahrten auf der Alster.

In der Zeit vom 4. bis 12. Mai nahmen vier Wiener Zehner an der internationalen Segelwoche auf der Alster einschließlich der Wettfahrten um den von John F. Kirsten gestifteten C e f r i k a - P o k a l teil. Ein ausführlicher Bericht über die ganz einzig dastehende, glänzende Aufnahme unserer Klubgenossen durch die Hamburger Sportskameraden sowie über die Wettfahrten im einzelnen wird im nächsten Heft der „Mitteilungen“ erscheinen. Hier sei nur kurz berichtet, daß die Wiener Boote einen sportlichen Erfolg zu verzeichnen hatten, wie ihn der U.-Y.-C. noch bei keiner früheren Expedition zu erzielen vermochte. In insgesamt 30 Einzelstarts errangen sie gegen eine ganz ausgezeichnete Konkurrenz als Gäste auf der allgemein als nicht leichtes Revier bezeichneten Alster nicht weniger als 20 Klassenpreise und 4 Sonderpreise. Ihre Placierung in den einzelnen Wettfahrten war folgende:

Verbandswettfahrt des H. S. C. am 4. Mai: Oha II., Pan V., Sindbad VII., Ly 8.

Verbandswettfahrt des N. R. V. am 5. Mai: Sindbad II., Pan III. (Oha gekentert, Ly wegen Berührung aufgeben).

I. Cefrika-Pokal-Wettfahrt am 6. Mai: Sindbad V., Oha VI., Pan 8., Ly 10. (Havarie).

II. Cefrika-Pokal-Wettfahrt am 7. Mai: Oha I., Sindbad VI., Pan 8., Ly 11.

III. Cefrika-Pokal-Wettfahrt am 8. Mai: Oha I., Pan V., Sindbad VI., Ly 7.

Verbandswettfahrt des H. S. C. am 9. Mai: Pan IV., Ly V., Sindbad VI. (Oha Mastbruch).

Verbandswettfahrt des N. R. V. am 11. Mai: Oha I., Pan IV., Ly V. (Sindbad nicht gestartet).

Verbandswettfahrt des H. S. C. am 12. Mai: Pan I., Ly IV. (Oha aufgegeben, Sindbad nicht gestartet).

O h a gewann den Cefrika-Pokal, den Sonderpreis für den Konstrukteur des Cefrika-Pokal-Siegers und den Sonderpreis für das in den Cefrika-Pokal-Wettfahrten erfolgreichste auswärtige Boot; P a n den Sonderpreis für das in den Verbandswettfahrten des H. S. C. erfolgreichste Wiener Boot.

Der Wiener Akademische Sportverein.

Einer Einladung des „Wiener Akademischen Sportvereines“ folgend, fanden kürzlich Besprechungen zwischen Vorstandsmitgliedern dieses Vereines und des U.-Y.-C. über eine wechselseitige Beteiligung der Mitglieder im Sportbetrieb statt.

Was der Akademische Sportverein sucht, ist vor allem die Gelegenheit, seine jüngeren Mitglieder im Segeln auszubilden oder ihnen doch die Möglichkeit zu bieten, den Segelsport kennen zu lernen. Dem U.-Y.-C. kann das Interesse, das seinem Sport von dieser Seite entgegengebracht wird, nur erwünscht sein, um so mehr, als der Wiener Akademische Sportverein auch in gesellschaftlicher Beziehung dem U.-Y.-C. durchaus gleichwertig ist.

Unsere Mitglieder würden beim Akademischen Sportverein Gelegenheit haben, neben Tennis auch den Skilauf, Eishockey, Fechten und manchen anderen Sport zu betreiben, und dabei ausgezeichnete Partner und Sportkameraden zu finden. Ohne vorläufig näheres über die mannigfachen, sich hier bietenden Arten sportlicher Betätigung mitzuteilen, sei nur darauf hingewiesen, daß der Akademische Sportverein über acht eigene, geradezu herrlich gelegene Tennisplätze verfügt,

daß in seinem, mit Restaurationsbetrieb ausgestatteten Clubheim eine allen Anforderungen entsprechende Garderobe (auch Dusche) vorhanden ist, ferner Trainer für jeden Sportzweig usw.

In finanzieller Beziehung würde der Verein den Mitgliedern des U.-Y.-C. in weitem Maße entgegenkommen.

Es wäre wünschenswert und im Interesse beider Vereine, wenn es gelänge, zwischen ihnen, die sich ja vorteilhaft ergänzen, dauernde Beziehungen herzustellen. Um dies zu erreichen, müßte uns zunächst wenigstens annähernd bekannt sein, wer von unseren Mitgliedern (Damen und Herren) sich für diese Sache interessiert. Der Vorstand ersucht daher alle jene Mitglieder, die geneigt wären, sich an einem dieser Sportzweige schon jetzt oder etwa vom Herbst an zu beteiligen, dies dem Schriftführer des U.-Y.-C. Herrn Ing. Reinhold Schultz, X., Pernerstorferg. 65, Tel. U-40-0-22, mitzuteilen, der auch nähere Auskünfte über alle Einzelheiten geben kann. Auch das Sekretariat, Tel. R-23-5-80, nimmt Anmeldungen entgegen.

Die Hanseatische Yachtschule.

Der Deutsche Hochseesportverband „Hansa“ teilt mit, daß er auf Veranlassung der bayrischen Studentenschaft vierwöchentliche Segellehrgänge in Prien am Chiemsee nach dem Muster der bekannten Hanseatischen Yachtschule Neustadt in Holstein eingerichtet hat. Zur Einführung der Neugründung ist für die ersten drei Lehrgänge April, Mai, Juni, der Teilnehmerbetrag auf nur 75 Mk. (statt 175 Mk.) festgesetzt worden.

Der U.-Y.-C. wird eingeladen, seine jüngeren Mitglieder an einem solchen Kurs teilnehmen zu lassen, da ihnen hier Gelegenheit geboten wird, den Segelsport unter fachmännischer Leitung gründlich zu erlernen.

Ein Prospekt, der über die Einzelheiten unterrichtet, liegt im Sekretariat zur Einsicht auf, das auch auf telephonische Aufrufe Auskünfte erteilt (R-23-5-80).

Die Geschäftsstelle der „Hansa“ für Süddeutschland befindet sich in München, Gebattelstraße 4.

Die 35-qm-Renn-Klasse.

Von Prof. Oswald Grill.

Wenn ich in folgendem der 35-qm-Renn-Klasse das Wort reden will, so glaube ich dazu einige Berechtigung zu besitzen,

ja ich fühle mich im Interesse der Fortentwicklung unseres Sportes sogar dazu verpflichtet, da ich als Eigner eines Bootes dieser Klasse Erfahrungen sammeln konnte, die einem Segler, der gewohnt ist, andere Klassen zu fahren, kaum zu Gebote stehen dürften.

Schon als der 35er als Rennklasse bei uns hätte geschaffen werden sollen, trat ich mit Begeisterung für diese Idee ein, und als wir die Klasse hatten, war ich einer der ersten, der mit einem Neubau auf den Plan trat.

Natürlich ahnte ich damals nicht, daß gerade die Neubauten, die zu jener Zeit entstanden, dieser Klasse zum Verhängnis werden könnten.

Es ist natürlich nicht zu leugnen, daß die ersten Konstruktionen und Bauten Fehlkonstruktionen waren. Aber wer sich die Mühe gibt, der Sache auf den Grund zu sehen, wird leicht erkennen, daß man sich darüber nicht zu wundern braucht.

Der Bootsbau ist bis zur Schaffung der neuen Klassen stets einer gewissen Tradition gefolgt. Seine Entwicklung war gewissermaßen in eine Bahn gedrängt, sein Weg durch die Bauvorschriften im großen und ganzen abgesteckt.

Nun kommen die freien Klassen. Die Konstrukteure sehen sich mit einem Male vor ungeahnte Möglichkeiten gestellt. Sie können sich ausleben, sie brauchen ihrer Phantasie keine Schranken mehr zu setzen und beginnen natürlich mit Experimenten.

Es ist nur zu leicht einzusehen, daß die ersten Experimente mehr oder weniger fehlschlagen mußten. Aber gerade in diesen ersten verfehlten Experimenten einer freien Klasse liegt meiner Ansicht nach ihre Stärke, ihre Zukunft. Nur durch starke in die Augen springende Fehler ist man imstande zu lernen. Und wo es starke Fehler gibt, gibt es gewöhnlich auch starke Vorzüge. Denken wir einmal zurück an die Entstehung der freien 20-qm-Jollen-Klasse. Wie unglücklich, aber gleichzeitig wie genial waren die ersten Versuche, und was hat sich bis heute daraus entwickelt. Natürlich hat eine Jollenklasse den großen Vorteil der Billigkeit, und eine Mißgeburt ist leichter zu verschmerzen; aber haben wir nicht in der 35-qm-Klasse die Mißgeburten ebenso schon verschmerzt, und haben wir nicht bei einem Neubau in dieser Klasse bei den bisher gemachten Erfahrungen eine ganz beträchtliche Sicherheit etwas Erstklassiges zu erhalten?

Nach diesen allgemeinen Ausführungen möchte ich es mir aber nicht versagen, auch etwas in das Detail einzugehen und die einzelnen Boote dieser Klasse näher anzusehen.

Wenn wir über die ersten ganz mißlungenen Versuchskaninchen hinwegsehen, so kommen wir zu sechs bis sieben Booten, die schon ganz respektable Leistungen auf diesem Gebiete darstellen, wenn ich auch gleich sagen will, daß alle diese Boote noch reichlich Gelegenheit zu Verbesserungen geben könnten, die an einem Neubau erfolgreich zu verwerten wären.

Die bekannteren darunter sind Saelde, Röntakwinta, Seraphita, Erika und Woglinde III ex Rakete XVIII.

Von diesen fünf Booten sind drei von Rasmussen erbaut (Saelde, Erika, Woglinde III), die übrigen sind recht gelungene Feinigkonstruktionen.

Diese Boote sind in ihren Eigenschaften denkbar verschieden. Saelde ist das ausgesprochene Leichtwetterboot, das selbst bis zu 3 m Windstärke, wenn es keinen Seegang findet, allen bei uns in Oesterreich befindlichen Booten anderer Klassen an Schnelligkeit überlegen ist. (Siehe Heft 10 der „Mitteilungen“ Zeitentabelle, Ergebnisse der Wörterseewoche, Verbandswettfahrt am 24. August 1928.) Wenn wir diese Zeitentabelle der Wörtherseewoche 1928 näher ansehen, so sehen wir, daß nicht bloß der erste 35er rascher war als die ersten der übrigen Klassen, sondern wir sehen, daß zum Beispiel bei der ersten Verbandswettfahrt der letzte 35er eine kürzere Zeit hatte, als der beste 6er. Wenn wir schließlich den Durchschnitt der Zeiten sämtlicher Boote berechnen, so kommen wir bei der 35-qm-Klasse auf eine weit kürzere Durchschnittszeit als bei allen übrigen Klassen.

Gleichsam ein Gegenstück zum Leichtwetterboot Saelde ist Seraphita, die bei stärkerem Winde und Seegang ganz unglaubliche Qualitäten zeigt. Ich möchte dabei gleich an die erste Verbandswettfahrt des vergangenen Jahres in Gmunden erinnern. Wir hatten zu Beginn des Rennens 5 Sekm. Wind und darüber. Seraphita kam gleich nach dem Start derart in Fahrt, daß sie nicht mehr zu holen war, trotzdem der Wind gegen Schluß des Rennens ziemlich flau wurde. Die gesegelte Zeit betrug 47 Min. 37 Sek. Bei demselben Rennen hatte der beste Zwanziger (Ernest Fink) bei gleicher Bahn eine Fahrzeit von 52 Min. 10 Sek.

In der Mitte zwischen diesen beiden Extremen liegen die Boote Röntakwinta und Woglinde III.

Ueber die Eigenschaften der Röntakwinta, der Gewinnerin des Punktpreises bei den Jubiläumswettfahrten am Attersee 1926 zu sprechen, ist wohl der Eigner dieses Bootes berufener als ich, da ich dasselbe zu wenig kenne.

Was Woglinde III betrifft, so zeigt sich ihre Ueberlegenheit bei leichtem und mittlerem Winde am deutlichsten. So hat sie bei der letzten Verbandswettfahrt in Gmunden bei 2 bis 3 Sekm. Wind die beste Zeit des Tages erzielt. (Gesegelte Zeit 2 St. 25 Min. 34 Sek. gegenüber dem besten Zwanziger Ernest Fink mit 2 St. 29 Min. 10 Sek.) Wenn wir die Zeitenliste der Atterseewoche durchsehen und Woglinde III mit der jeweilig besten Sonderklasse vergleichen, so lesen wir folgende Zeiten:

	I.	II.	III.	IV.	V.
Woglinde III . .	2'08'50	1'41'08	2'00'03	1'52'51	2'37'40
Jeweilig beste					
Sonderklasse .	2'13'11	1'35'36	2'05'03	2'00'24	2'44'58

Bei der langen Wettfahrt brauchte Woglinde 7 St. 50 Min. 20 Sek., der beste Zwanziger 8 St. 3 Min. 30 Sek. und die beste Sonderklasse 8 St. 8 Min. 26 Sek.

Da bei der zweiten Verbandswettfahrt, bei welcher wir 6 Sekm. Wind hatten, die Sonderklasse eine etwas kürzere Bahn als die 35-qm-Renn-Klasse und keinen Kreuzkurs hatte, so läßt sich bei dieser Wettfahrt, der einzigen, bei welcher die beste Sonderklasse scheinbar schneller war, ein Vergleich zwischen diesen Klassen nicht ziehen. Es ergibt sich also aus dieser Statistik, daß bei allen Wettfahrten mit gleicher Bahnlänge der beste 35er um ein Bedeutendes schneller war als die jeweilig beste Sonderklasse. Es ergibt sich daraus aber auch, daß wir an unseren österreichischen Gewässern im Durchschnitt mit leichten Winden zu rechnen haben, so daß ein ausgesprochenes Schwerwetterboot seinem Eigner, falls er sich an Regatten beteiligt, nur selten Freude machen wird.

So dürften sich zum Beispiel die in Deutschland jetzt so beliebten 30- und 40-qm-Schären-Kreuzer für unsere Seengebiete kaum eignen. Abgesehen von den unverhältnismäßig hohen Baukosten, beginnen diese Klassen ihre an sich ausgezeichneten Qualitäten erst bei einem durchstehenden Winde

von 6 Sekm. und darüber zu zeigen; eine Windstärke, die wir an unseren österreichischen Seen bei gutem Wetter fast nie erleben.

Die von verschiedenen Seiten jetzt sehr propagierte freie 50-qm-Renn-Klasse hätte ja viel für sich, ist aber im großen und ganzen nichts anderes, als eine größere und dadurch natürlich auch viel kostspieligere 35-qm-Klasse. Zweifellos würde man mit einem freien 50er den Sonderklassen noch viel besser davonfahren können, als man es bis jetzt mit einem 35er imstande ist, aber ich glaube kaum, daß sich viele Segler finden werden, die ihr Geld opfern wollen, um in einer neuen freien Kielklasse mit Experimenten zu beginnen, in einer Zeit, in welcher wir in einer ganz ähnlichen billigeren Klasse schon darüber hinaus sind. Sollte sich aber dennoch wider Erwarten einer oder der andere finden, der einen freien 50er bauen läßt, so wäre damit der Sonderklasse ein zweifelhafter Dienst erwiesen, der Entwicklung unseres Segelsportes aber gar keiner. Wir hätten durch diese Zersplitterung schließlich von jeder Klasse ein Boot und könnten damit Regatten im Alleingang fahren.

Es bleibt uns also bloß die eine Möglichkeit, die bestehende 35-qm-Renn-Klasse mit Berücksichtigung aller Erfahrungen und mit Vermeidung der bisher gemachten Fehler weiter auszubauen.

Mit dem Hinweis auf diese Tatsache sollen aber die Mängel der bis jetzt gebauten 35er nicht beschönigt werden. Es ist gar keine Frage, daß ein Boot, das bei einem 3 Sekm. Wind verblüffend rasch ist, bei 6 Sekm. Wind aber kaum mehr mitkommen kann, nicht restlos befriedigt, um so mehr, da man von einer Kielbootklasse mit Recht verlangen darf, daß sie auch bei stärkerem Winde mit Erfolg zu fahren ist.

Vor allem muß also versucht werden, die Boote dieser Klasse etwas seetüchtiger zu gestalten. Das wird in der Aenderung des Deplacements, in der Breite und in der Vergrößerung des Freibords zu suchen sein. Es wird meiner Ansicht nach möglich sein, ohne die ausgezeichneten Leichtwettereigenschaften dieser Klasse zu gefährden, durch Verbreiterung der Boote und Vergrößerung des Freibords die Stabilität derselben zu erhöhen, wodurch die übermäßige Krängung vermieden und eine Lage erreicht werden könnte,

die bei Windstärken auch von über 5 Sekm. die besondere Schnelligkeit dieser Bootsklasse ermöglichen wird. Es müßten die Boote also etwas mehr auf Formstabilität gebaut werden.

Die Konstrukteure werden sich mit Begeisterung dieser für sie so dankbaren Aufgabe hingeben, und wir werden eine Kielboot-Rennklasse erhalten, wie sie für unsere österreichischen und süddeutschen Gewässer nicht idealer gedacht werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es aber vor allem notwendig, das Vertrauen der Seglerschaft wieder zu wecken, das durch eine unverständliche, systematisch betriebene Diskreditierung dieser Klasse fast verloren gegangen ist.

Es war meiner Ansicht nach ein schwer gutzumachender Fehler eines Teiles der österreichischen Seglerschaft, aus Gründen vielleicht persönlicher Einstellung gegen eine neue Bootstypen Sturm zu laufen, die uns auf dem Gebiete der Kielklassen die einzige Zukunftsmöglichkeit schafft.

Sollte es uns daher nicht gelingen, das Vertrauen der Segler in die 35-qm-Renn-Klasse wieder zu wecken, so werden wir in absehbarer Zeit auf unseren Gewässern keine Kielklasse mehr im Rennen sehen.

Die erste Vierundzwanzigstunden- Wettfahrt in Mattsee.

Von Ing. Arch. Friedl M ö r t h.

Es war im vergangenen Sommer. Die Mattseer Jugend ist, wie gewöhnlich, wenn nicht Wind zum Segeln oder Sonne zum Baden lockt, am Yacht-Club-Steg versammelt, arbeitet an den Booten, debattiert über Segeln und Regatten, lacht und tollt, bespricht immer unternehmungslustig Programme für die kommenden Tage oder — flirtet sogar.

Bei einer kleinen Gruppe erzählt eben einer von dem großen motorradsportlichen Ereignis der Vierundzwanzigstundenfahrt Wien—Augsburg—Wien. Motorrad! Warum nicht Segelboot? Wie ein Funke zündet der Vorschlag; alles kommt zusammen und mit Begeisterung werden sofort Möglichkeit und Durchführung einer solchen vierundzwanzigstündigen Wasserfahrt besprochen. Keiner denkt zunächst an seglerisch einwandfreien Sport. Es ist das Neue, das Besondere und Roman-

tische, das uns lockt. Vierundzwanzig Stunden, ohne Zwischenlandung, ununterbrochen im Boot, bei jedem Wetter und dabei im Wettkampf mit den anderen Booten! Die Idee wird vom Regattaausschuß unseres Zweigvereines aufgegriffen, die Möglichkeit der Veranstaltung erkannt und eine regattamäßige Durchführung ausgearbeitet. Unsere Vierundzwanzigstundenfahrt, zunächst als Bravourstück einiger unentwegter Wikinger gedacht, avanciert zu einem segelsportlichen Ereignis.

Im allgemeinen gelten die Wettsegelbestimmungen, im besonderen werden eigene Vorschriften über Besatzung und Boots-ausrüstung aufgestellt. Vor allem hat jedes Boot mit beginnender Dunkelheit ständig Lichter zu führen und speziell bei jeder Boje (die natürlich auch beleuchtet sein muß) für das dort aufgestellte Kontrollboot deutlich die Nummer zu beleuchten. Jedes Boot hat ein genaues Loggbuch zu führen, mit Angabe der Zeiten, der Bojenrundungen, des jeweiligen Steuer-mannes und allfälligen Bemerkungen. Unbedingte Pflicht ist die Mitnahme eines Rettungsringes und das Anlandgehen bei etwaiger Gefahr, starkem Sturm und Gewitter.

Am 25. Juli 1928 um 19 Uhr ist Start. Drei Boote mit je drei Mann Besatzung sind gemeldet. Die Boote werden einer genauen Prüfung unterzogen, doch gilt es diesmal weniger auf alle Feinheiten zu achten, die ein raffinierter Kenner aller winddynamischen Vorgänge von einem Rennboot verlangt, sondern Festigkeit und Stärke von Bootskörper, Segeln und sämtlichem Tauwerk müssen heute gewährleistet sein; hat doch unser Boot eventuell einem vierundzwanzigstündigen Sturm zu trotzen. Noch nie wurden Boote so gründlich ausgeschöpft und so peinlich in Ordnung gebracht. Und nun gehts zum Verstauen all der vielen Dinge, die uns mittlerweile die sorgenden Eltern und andere trauernd Hinterbleibenden am Steg aufgetürmt hatten. Es gehörte aller Scharfsinn und praktisches Gefühl dazu, um die vielen Decken, Pölster und hunderterlei wichtigen Dinge unterzubringen; es kam immer noch etwas dazu, was für ein vierundzwanzigstündiges Leben auf einem gewiß nicht mit allem Komfort erbauten Fünfzehner „unentbehrlich“ war. Proviant hatten wir mindestens für ein Sechstagerennen mit. Im Vorschiff wurde ein eigener Eiskeller installiert für Siphon und auch andere, mehr seemännische Getränke. Mit Süßigkeiten wurden wir vor allem seitens

unserer Damen reichlichst bedacht, die aber, ohne uns schmeicheln zu wollen, nicht nur aus rein sportlicher Begeisterung so rührend für uns zu sorgen schienen.

So, jetzt wird's Ernst! Fast ganz Mattsee ist am Startplatz versammelt; wir kommen uns mindestens wie Ozeansegler vor. Nach einigem Probieren sind auch wir gut im Boot „geschlichtet“, doch erkennen wir bald, daß ein sicheres und schnelles Manövrieren mit drei Mann im Boot keine so leichte Sache ist. Ich fahre mit meinen beiden Brüdern; einer ist gerade Steuermann, ich habe die Fock zu bedienen, der Dritte hat jeweils die etwas komplizierte Aufgabe, im Boot möglichst wenig anwesend zu sein. Beim ersten Stagen war ich meinem Bruder heftig auf den kleinen Finger getreten, ich selbst hatte die Großschot um den Hals, einige Schinkensemmeln, von irgend woher gekommen, kugelten im Boot herum. So geht das also nicht. Jeder, und selbst der kleinste Handgriff, mußte genau eingeteilt werden und nach einigen Schlägen hatten wir uns so weit diszipliniert, daß wir glänzend zusammenarbeiteten.

Startschuß! Unter Hipp! Hipp! Hurrah! und Tücherschwenken geht es um die Boje und achtern nach Gebertsham.

Viel schneller als wir dachten, vergeht uns die Zeit. Bald ist es finster geworden und die vielen Boote, die uns bis weit hinaus gefolgt waren, haben uns gute Nacht gewünscht, uns bedauert, daß wir nicht wie sie in die Eiderdaunen schlüpfen können und für möglichst zeitig früh ihren Morgenbesuch angesagt. Doch wir waren keineswegs zu bedauern, denn unbeschreiblich schön war diese Nachtfahrt. Es wird wenige Menschen geben, die eine Nacht im Freien zugebracht haben, ohne ein Auge zu schließen — die anfängliche Idee, abwechselnd zu schlafen, hatten wir ja alle sehr bald aufgegeben —, und die daher wissen, wie schön es ist, die Natur zu belauschen, wenn sie schlafen geht, träumt und schließlich erwacht. Jede Stunde wechselte das Bild: Zuerst ein klarer, herrlicher Sonnenuntergang; noch bis spät am Abend blieb ein kleiner, fahler Streifen am Himmel, der sich anscheinend vor lauter Staunen über unser absonderliches Treiben nicht von uns trennen konnte. Später bewölkt sich der Himmel, der Westwind frischt auf, wir machen uns auf ein ausgiebiges Wetter gefaßt, doch nach einer kurzen Regenbö reißen die

Wolken wieder auf und wir können einen selten schönen Sternenhimmel bewundern. Die Lichter Mattsees, die uns bis jetzt zugeblinzelt haben und zu unserer Orientierung viel beitragen, verlöschen plötzlich — es ist Mitternacht — da sehen wir auch schon ein Geisterschiff, ein grell erleuchtetes Segel taucht sekundenlang auf, huscht vorüber und verschwindet in der Nacht. War's der „Flirt“, die „Lisl III“ oder gar „Der Fliegende Mattseer?“ Auch der sofort zu Hilfe geholte Triëder läßt in der stockfinsternen Nacht nichts mehr erkennen. Doch wir haben keine Zeit, uns über seemännischen Aberglauben den Kopf zu zerbrechen, das Licht der Boje ist wieder unmittelbar vor uns, wir wissen, daß hier in der Nähe ein Kontrollboot auf unser Erscheinen lauert und genau die Zeit unseres ordnungsgemäßen Rundens vermerkt. Wir selbst führen während der ganzen Fahrt genau unser Loggbuch, in das wir nebst Zeiten und jeweiliger Mannschaftseinteilung auch sämtliche auf das Rennen bezüglichen Ereignisse eintragen.

Es ist merklich kühl geworden, das erste Anzeichen des nicht mehr fernen Morgens; wir haben uns in Decken gehüllt und auf Schritt und Tritt — wobei in unserer Lage eigentlich nur vom Letzteren die Rede sein konnte — können wir das Werden des Tages verfolgen. Freudig wird das erste, noch ganz schwache Dämmern festgestellt, eben haben wir einen Taucher „melden“ gehört, und dort erkennen wir schon ganz deutlich die sanften Linien des uns so wohlbekannten Ufers.

Wenn wir glaubten, daß wir vielleicht in den letzten zwölf Stunden Langeweile haben werden, so belehrte uns der immer stärker werdende Wind eines Besseren. Wir hatten alle drei ständig bis knapp vor Schluß der Wettfahrt angestrengt zu tun. Keine leichte Sache war es, ohne beizudrehen, bei der herrschenden Windstärke 5¹⁾ das Spinakerfall wieder einzuscheren, das einer von uns im Uebereifer aus dem Block geholt hatte. Ich kletterte, das Fallende mit den Zähnen fassend, bis über die Saling, während es für meine beiden Brüder eine wahrhaft artistische Leistung war, das Boot dabei halbwegs in Fahrt und Gleichgewicht zu halten.

Runde auf Runde wurde ersegelt und von den vielen Zusehern, die das Strandbad bei der Startboje bevölkerten, und auch auf einigen ausgefahrenen Booten sogar mit Grammophon-

¹⁾ ? (Anmerkung der Schriftleitung.)

begleitung angefeuert, blieb unsere Fahrt konstant ein spannender Wettkampf, der einer normalen Regatta an interessanten Momenten und sportlicher Höhe absolut nicht nachstand. Eine halbe Stunde vor Schluß flaute der Wind ab, und als endlich um 19 Uhr der Schuß die beendete 24. Stunde verkündete, löffelten wir bei letaler Flaute, jubelnd begrüßt, in den Hafen. Hilfreiche Hände luden unsere Ausrüstung und auch uns selbst aus, wir waren ehrlich müde und die ersten Schritte wieder auf festem Land erinnerten mich etwas an Heurigenstimmung.

Vom Segelsport wird oft und vielleicht nicht ganz mit Unrecht behauptet, daß er im Sinne einer rein körperlichen Ertüchtigung eigentlich kein Sport sei; eine Vierundzwanzigstundenfahrt, besonders eine stürmische, verdient diese Kritik entschieden nicht. Nicht nur technisch seglerisches Können, auch Muskeln und Gewandtheit ermöglichten ein programmgemäßes Beenden der Fahrt und entschieden das Rennen.

Ueber das Ergebnis der Fahrt ist schon eingehend berichtet worden; ich möchte noch erwähnen, daß das Resultat „Lisl III“ mit $24\frac{3}{4}$, „Klein Falkenstein“ mit $24\frac{1}{4}$ und „Flirt“ mit 22 Runden ein unerwartet gutes und gleichmäßiges ist, das Booten und Fahrern das beste Zeugnis ausstellt. Tagelang sprachen und debattierten wir über unsere gelungene Veranstaltung; wir alle waren um ein schönes Erlebnis reicher und es war uns klar, daß die Vierundzwanzigstundenfahrt eine ständige Einrichtung im Mattseer Sportprogramm werden müsse, die aber auch bei den andern Zweigvereinen Nachahmung finden sollte.

Eine Besprechung österreichischer und deutscher Segler in Linz.

Von Paul Viktor Suppan.

Am 6. April l. J. fand in Linz eine Besprechung von deutschen und österreichischen Seglern statt; erschienen waren:

Geheimrat Konsul Hugo Kustermann, Präsident des Königl. bayr. Yacht-Club, München, Univ.-Prof. Dr. L. Neumayer, München, Dr. Curry sen., Vorsitzender des Ammersee Yacht-Club, München, Hochschulprofessor Dr. Hans Ritter v. Frisch, Präsident des U.-Y.-C., Hofrat Oskar v. Meiss-Teuffen, Großindustrieller Dr. Richard Faber, Ing. Reinhold Schultz, Prä-

sident des W. K. S., Paul Viktor Suppan, Vizepräsident des W. K. S., Bezirkshauptmann von Gmunden, Hofrat Graf Manfred Pachta-Rayhofen, Prof. O. Grill, Dr. G. Langer, Dr. F. Ruckensteiner, E. Dreyschock und A. Poell.

Herr Hofrat O. v. Meiss-Teuffen begrüßte die erschienenen Herren und dankte insbesondere den Herren aus Deutschland für ihr Erscheinen, worauf Herr Geheimrat Kustermann seinen Dank für den äußerst warmen Empfang aussprach. Nunmehr berichtete der Präsident des W. K. S., Herr Ing. Reinhold Schultz, über die Schaffung dieser neuen Institution, anschließend daran gab Herr Paul Viktor Suppan einen kurzen Ueberblick über die Ziele und den Zweck des W. K. S. Sodann werden in längerer Wechselrede die Regattatermine der bayrischen Seen und der Salzkammergutseen sowie andere gemeinsame Fragen erörtert. Im nächsten Jahre sollen die Regattatermine einander noch mehr angeglichen und hiebei, wenn möglich, auch die Termine am Bodensee und den Schweizer Seen berücksichtigt werden.

Die Vertreter Süddeutschlands stellen Besuch ihrer Segler mit mehreren Booten der 22- und 20-qm-Renn-Klasse bei der Hauptwettfahrtswoche vom 12. bis 17. August 1929 am Attersee in Aussicht. Außerdem wird möglicherweise auch ein 40-qm-Schären-Kreuzer an den Attersee entsendet werden.

Sämtliche Herren aus Süddeutschland versprechen in ihrer Heimat intensive Propaganda für den Besuch der Salzkammergutseen innerhalb ihrer Clubs zu machen.

Prof. O. Grill berichtet über die Propaganda im Segelsport und konstatiert, daß diese der Propaganda für andere Sportzweige weit nachsteht. Es wird angeregt, öfter in den Tageszeitungen Artikel über den Segelsport einzuschalten. Herr Prof. Dr. Hans v. Frisch regt eine Filmpropaganda durch Aufnahme der Wettfahrten an. Herr Prof. Dr. Neumayer empfiehlt die Schaffung eines Totalisateurs am Regattaplatze.

Nach Schluß der Verhandlungen ladet Herr Paul Viktor Suppan namens des W. K. S. sämtliche Teilnehmer der Besprechung zu einem am 2. Juni l. J. stattfindenden gemeinsamen Abendessen auf einem Donaudampfer in Wien ein.

Am Abend des 6. April fand über Einladung des Hofrates O. v. Meiss-Teuffen, der als Hausherr in Linz für das Zustandekommen der Besprechung, sowie für die anschließenden Ver-

anstaltungen in überaus umsichtiger und liebenswürdiger Weise besorgt war, ein Rout in seiner Wohnung statt.

Sonntag, den 7. April machten die Teilnehmer der Tagung einen Ausflug nach dem berühmten Stifte St. Florian, wo ihnen Prof. Hayböck, der Organist des Stiftes, auf der berühmten Bruckner Orgel ein wundervolles Orgelkonzert im Dom gab.

Nachmittags 5 Uhr verließen die deutschen Segler, begleitet von ihren österreichischen Sportkameraden, das gastliche Linz.

Atterseewoche 1929.

(Hauptwettfahrtswoche des Wettfahrtkomitees Salzkammergut.)

Ausschreibung.

I. Verbandswettfahrten.

Verein: U.-Y.-C. Z.-V. Attersee.

Tag und Stunde: 12., 13., 14. und 16. August, 10 Uhr vormittags, 17. August, 8 Uhr vormittags.

Bahn: Am Attersee laut Programm, zirka 3 Sm. für die 5- und 10-qm-Renn-Klasse, sowie für die 3'66 m Einheitsklasse, zirka 11 Sm. für alle übrigen Klassen.

Klassen: a) Rennklassen: Sonderklassen, 40-qm-, 35-qm-, 22-qm-, 20-qm-, 15-qm-, 10-qm- und 5-qm-Yachten; b) 3'66-m-Einheitsklasse; c) Altersklasse: 6-m-R-Yachten.

Besatzung: Die erlaubte Höchstzahl.

Ruderführung: Nur von Mitgliedern zum D. S. Vb. gehörender oder anerkannter Vereine.

Preise: Nach Vorschrift des D. S. Vb.: I. Klassenpreise nach Vorschrift. II. Besondere Preise.

Einsätze: Sonder-, 40-qm-, 35-qm- und 6-m-Renn-Yachten 12 S; 22-qm-, 20-qm-, 15-qm-Yachten 10 S; 10-qm-, 5-qm-Renn-Klasse und 3'66-m-Einheitsklasse 8 S pro Boot und Wettfahrt.

Meldeschuß: Mittwoch, den 24. Juli 1929, 12 Uhr mittags.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien, X., Pernerstorfergasse 65.

Unterscheidungsnummern: Klassennummern nach Vorschrift des D. S. Vb.

Programm: Ab 10 August im Klubhause in Attersee erhältlich.

Besondere Bestimmungen: Außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. Vb. gelten die Bestimmungen der Ausschreibung und des Programmes.

II. Interne Vereinswettfahrten.

Verein: U.-Y.-C. Z.-V. Attersee.

Tag und Stunde: 11. und 19. August, 10 Uhr vormittags, 13. August, 3 Uhr nachmittags, 18. August, 6 Uhr früh und 21. August 8 Uhr vormittags.

Bahn: Am Attersee laut Programm. Länge zirka 11 Sm. für die Wettfahrten am 11., 13. und 19. August, zirka 20 Sm. für die Wettfahrt am 18. August und zirka 18 Sm. für die Wettfahrt am 21. August.

Klassen: Die Wettfahrten sind offen nur für beim U.-Y.-C. eingetragene Yachten, und zwar: Klubhaus-Handicap: am 11. August: Für alle Klassen und klassenlose Yachten (mit Vergütung).

Wettfahrt am 13. August: Nur für klassenlose Yachten.

Wettfahrt am 18. August: Für die Sonderklasse, 6-m-R-Altersklasse, 40-qm-, 35-qm-, 22-qm- und 20-qm-Renn-Klasse.

Wettfahrt am 19. August: Für die Sonderklasse.

Wettfahrt am 21. August: Für alle Yachten von 30-qm-Am Wind-Segelfläche und darüber.

Meldungsbeschränkung: Mindestens zwei Meldungen pro Boot und Klasse, mit Ausnahme der Wettfahrt am 13. August, für welche mindestens vier Meldungen vorliegen müssen.

Besatzung: Bezahlte Mannschaft ausnahmslos verboten. Bei Klassen-Yachten erlaubte Höchstzahl nach Vorschrift des D. S. Vb., bei klassenlosen Yachten unbeschränkt.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines vom D. S. Vb. anerkannten Vereines.

Preise: 1. Nach Vorschrift des D. S. Vb.

2. Besondere Preise:

Für das Clubhaus-Handicap am 11. August: Clubhauspreis (einmal zu gewinnen).

Für die Wettfahrt am 18. August: Für die Sonderklasse: Woglinde III-Preis; für die 35-qm-Renn-Klasse: Helga-Pokal; für die 20-qm-Renn-Klasse: Lilly II-Pokal.

Für die Wettfahrt am 19. August: August Dehne-Erinnerungs-Pokal.

Für die Wettfahrt am 21. August: Totila-Preis. (Vorstehende Pokalpreise sind entsprechend den Bestimmungen der Stiftungsbriefe zu gewinnen.)

Einsätze: 8 S pro Boot und Wettfahrt.

Meldeschuß: Mittwoch, den 24. Juli 1929, 12 Uhr mittags.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien, X., Pernerstorfergasse 65.

Unterscheidungsnummern: Für die klassenlosen Yachten ab 8. August gegen einen Einsatz von 20 S im Clubhause. Die Nummerntücher müssen längstens bis zum 23. August wieder abgegeben werden, widrigenfalls der Einsatz verfällt.

Programm: Ab 10. August im Clubhause in Attersee erhältlich.

Besondere Bestimmungen: Außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. Vb. gelten die Bestimmungen der Ausschreibung und des Programmes.

Punktwertung

für die Punktpreise der Atterseewoche 1929.

1. Den Preis erhält diejenige Yacht, die nach nachstehender Wertung siegreich ist.

2. Es zählen jeder Yacht, die die Wettfahrt einwandfrei beendet hat, der

1. Platz	. . . . .	8 Punkte
2. „	. . . . .	5 „
3. „	. . . . .	3 „
4. „	. . . . .	2 „
5. „	. . . . .	1 Punkt.

Jeder Yacht werden nur die ihr günstigsten vier Wettfahrten angerechnet. Die größte Summe der Punkte ergibt die Siegerin.

Bei Punktgleichheit entscheidet zuerst das Ergebnis der fünften Wettfahrt, dann die Mehrheit der besseren Plätze, bei vollständiger Gleichheit die letzte Wettfahrt.

3. Eine Yacht, die bei einer Wettfahrt ausgeschlossen wird, verliert nur die Punkte dieser Wettfahrt, aber nicht das Anrecht auf den Preis.

4. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist im Zweifel dem Ausschusse des U.-Y.-C. Attersee inappellabel vorbehalten.

III. Motorbootwettfahrten.

Verein: U.-Y.-C. Z.-V. Attersee.

Tag und Stunde: Freitag, den 17. August, 3 Uhr nachmittags.

Bahn: Am Attersee, Dreieckskurs, Start und Ziel vor dem Clubhause.

Teilnahme: Startberechtigt sind Mitglieder anerkannter Clubs und als Gäste des U.-Y.-C. Z.-V. Attersee eingeladene Motorbootsbesitzer.

Art der Rennen:

1. Offenes Rennen. Offen für Boote aller Typen. Gefahren wird in Gruppen von höchstens vier Booten, die annähernd gleiche Geschwindigkeit besitzen. Wertung nach der absoluten Geschwindigkeit. An Bord jedes Bootes nimmt ein von der Rennleitung bestimmter neutraler Kontrollor teil, der der Rennleitung für das Einhalten der vollen Geschwindigkeit während des Rennens haftet. Die Benützung von Zeitinstrumenten ist untersagt, die Fahrer verzichten darauf ehrenwörtlich.

Start fliegend ohne Zeiten.

Wertung in jeder Gruppe nach der absoluten Geschwindigkeit.

Jedem Gruppenersten ein Ehrenpreis.

2. Handicap. Offen für alle Boote, die das offene Rennen einwandfrei beendet haben. Gruppeneinteilung dieselbe wie im offenen Rennen. Ablassen der Boote in solchen Zeiten, daß sie mit den im offenen Rennen gezeigten Geschwindigkeiten gleichzeitig durchs Ziel gehen müssen. Wertung jeder Gruppe in der Reihenfolge des Zieleinlaufes. Unterbietung der Zeit des offenen Rennens wird mit dem dreifachen Betrag additiv pönalisiert.

Jedem Gruppenersten ein Ehrenpreis.

Die Gruppeneinteilung der Boote wird auf Grund der Nennungsliste von der Rennleitung getroffen.

Die Entscheidungen der Rennleitung sind inappellabel.

Nennungsgeld für beide Rennen: Für Außenbordmotore S 6, für alle übrigen S 12.

Meldeschuß: Mittwoch, den 24. Juli 1929, 12 Uhr mittags.
Nachmeldungen werden mit doppeltem Nenngeld bis 16. August
12 Uhr mittags entgegengenommen.

Meldestelle: Ing. Reinhold Schultz, Wien, X., Pernerstorfer-
gasse 65.

Wien, am 1. Mai 1929.

Für den U.-Y.-C. Attersee:
Der Oberbootsmann
Schultz e. h.

Terminkalender der Atterseewoche 1929.

Samstag, den 10. August, 10 Uhr vormittags: Ansegeln.

Sonntag, den 11. August, 10 Uhr vormittags: Clubhaus-
Handicap.

Montag, den 12. August, 10 Uhr vormittags: I. Verbands-
wettfahrt.

Dienstag, den 13. August, 10 Uhr vormittags: II. Ver-
bandswettfahrt; 3 Uhr nachmittags: Ausgleichswettfahrt.

Mittwoch, den 14. August, 10 Uhr vormittags: III. Ver-
bandswettfahrt.

Freitag, den 16. August, 10 Uhr vormittags: IV. Ver-
bandswettfahrt; 3 Uhr nachmittags: Motorbootwettfahrt.

Samstag, den 17. August, 8 Uhr vormittags: V. Ver-
bandswettfahrt.

Sonntag, den 18. August, 6 Uhr früh: Lange Wettfahrt.

Montag, den 19. August, 10 Uhr vormittags: Wettfahrt
um den August Dehne-Pokal.

Mittwoch, den 21. August, 8 Uhr vormittags: Wettfahrt
um den Totila-Preis.

*

Der U.-Y.-C. Z.-V. Neusiedlersee teilt mit:

Der Meldeschluß für die Wettfahrten auf dem Neu-
siedlersee ist Samstag, den 25. Mai, 12 Uhr mittags. Nach-
meldungen bis Montag, den 3. Juni, 12 Uhr mittags. Melde-
stelle: A. Jirasko, Wien, IV., Margaretenstraße 36.

*

Zugsverbindungen mit Neusiedl am See ab 15 Mai 1929.

	P.	P. ¹⁾	P.	P.	S.	P. ²⁾	P.	P.
Wien-Ostbahnhof	ab 6.25	7.42	9.05	11.11	14.00	—	14.10	19.45
Parndorf	an 7.52	8.38	10.25	12.35	14.52	—	15.36	21.11
Parndorf	ab 8.00	8.46	10.28	12.44	—	14.55	15.44	21.19
Neusiedl am See	ab 8.13	8.59	10.40	12.57	—	15.08	15.57	21.32
Bad Neusiedl am See	an 8.26	9.12	10.47	13.08	—	15.21	16.06	21.45

¹⁾ Nur an Sonn- und Feiertagen bis 15. September.

²⁾ Nur an Samstagen im Juni, Juli und August.

	P.	P.	P.	P. ¹⁾	P.	P. ²⁾
Bad Neusiedl am See	ab 5.53	9.39	15.03	18.44	19.46	20.43
Neusiedl am See	ab 6.15	9.47	15.14	18.54	20.05	21.00
Parndorf	an 6.30	10.00	15.29	19.09	20.20	21.15
Parndorf	ab 6.38	10.26	15.38	19.16	20.28	21.36
Wien-Ostbahnhof	an 8.02	11.53	17.09	20.14	21.55	22.25

¹⁾ Nur an Sonn- und Feiertagen im Juni, Juli und August.

²⁾ Nur an Sonn- und Feiertagen bis 15. September.

Günstige Verbindung Samstag nachmittags: Schnellzug ab Wien 14 Uhr bis Parndorf, dort Anschluß nach Bad Neusiedl; Fahrzeit 1 Stunde 21 Minuten. Ermäßigte Rückfahrkarten gültig. Schnellzugszuschlag bis Parndorf lösen!

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

Verkäufliche Yachten.

Ich kaufe 10-qm-Rennjolle, es wird weniger auf Schnelligkeit als auf gute Ausführung und Sicherheit Wert gelegt, da das Boot zu Uebungszwecken für Jugendliche dienen soll. Angebote nicht über 700 S an das Sekretariat.

10-qm-Rennjolle, „Afferl“, Baujahr 1922, gute Besegelung, gut erhalten, 25 Preise. Verkäuflich ab Alte Donau. Preis 600 S. Anfragen an das Sekretariat.

Motorboot zu verkaufen. 7 m Tourenklasse mit 4 Zyl. I. C. Fiat, Fabrikat Feinig. Erstklassig erhalten. Ab Wörthersee preiswert zu verkaufen. Anfragen an das Sekretariat.

Erfolgreiche 15-qm-Rennjolle, gebaut auf der Gmundner Werft, preiswert zu verkaufen. Schwarz, V., Schönbrunner Straße 102.

Die Mitglieder werden höflichst gebeten, bei ihren Einkäufen und Auftragserteilungen die in den „Mitteilungen“ des U.-Y.-C. inserierenden Firmen unter Bezugnahme auf den U.-Y.-C. zu bevorzugen.

Für den Segelsport

Riedel & Beutel
Wien, I. Stephanspl. 9-11, III Hauptstr. 2.

Sportwäsche
Leinenhosen
Südwester
Kappen
Ölzeug
Nationalflaggen
Klubflaggen
Flaggengalen
Ständer
Mitgliedsabzeichen
Embleme
Unterscheidungszeichen
Rettungskissen



6/35 HP



UNERREICHTE
LEISTUNG u. QUALITÄT!

Gustav Veith u. Co., Wien, XVIII. Sternwartestr. 20.

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Union-Yacht-Club; verantwortlicher Schriftleiter: Ingenieur Rienhold Schultz, beide Wien, I., Johannesgasse 23, Hotel Tegetthoff. — Druck E. Kainz vorm. J. B. Wallishausser (verantw. Karl Jarisch), Wien, VIII., Lenaugasse 19.